



L'azienda mantiene la linea dura: «Non sono possibili misure alternative». Oggi i risultati del referendum sul contratto

Fs, licenziamenti confermati

Gino Giugni chiede di ridurre ad un solo giorno gli scioperi. I sindacati rispondono no «Investirò del caso Violante e Mancino». Ferrovieri a un passo dalla precettazione

ROMA. Ci va cauto Gino Giugni sui ferrovieri, cauto è la delibera della commissione di garanzia sui servizi essenziali da assicurare nei conflitti sindacali. Si evita di lanciare strali contro questo o quel sindacato, tutti vengono sollecitati ad unificare gli scioperi previsti per il 11 e il 13 marzo. Oppure uno dei due sia spostato perché le regole impediscono astensioni dal lavoro nelle ferrovie che non siano di almeno dieci giorni distanti fra loro. La cautela è volta a raffreddare gli animi, senza grande esito sebbene il segretario della Filt Cgil Guido Abbadesse ne lodi la «saggezza». Mentre i sindacati - soprattutto quello dei macchinisti - confermano le loro date, le ferrovie in serata uscivano con una dichiarazione di guerra. I licenziamenti sono più che fondati, e quindi confermati. Al momento perciò dobbiamo attenderci il caos sui binari nel bel mezzo della settimana prossima. Tuttavia le Fs gettano un appiglio sollecitando la costituzione del collegio arbitrale e indicano la data di lunedì 9 o martedì 10. La sollecitazione però la fanno ai sindacati, che non hanno ancora avviato la procedura con l'indicazione del loro rappresentante nel collegio arbitrale. E così li indicano come responsabili per eventuali ritardi nell'arbitrato, l'unico modo per superare l'impasse. Insomma, siamo al massimo della crisi. Tanto che non si esclude l'ennesima precettazione.

Anche perché il vero elemento nuovo in questa vicenda sarà l'approvazione o meno del nuovo contratto di lavoro da parte dei 120.000 ferrovieri. La consultazione, aperta il 3 marzo, si chiude oggi pomeriggio alle 14. Non vi partecipa il sindacato dei macchinisti Comu che ha organizzato una consultazione per conto suo fra i 5.000 macchinisti delle Fs, e a Torino avrebbe ottenuto un no quasi unanime al contratto che lo stesso Comu respinge. Ma pure i sindacati confederali e lo Sma e l'autonoma Fisas - che hanno accettato il contratto e quindi sono i promotori del referendum - organizzano una minoranza di macchinisti, e peserà il voto degli altri 115.000 ferrovieri. Comunque la vicenda dei licenziamenti grava come una cappa di piombo sull'esito del voto. I sindacati sono col fiato sospeso.

La Commissione di Giugni ha invitato le parti, sindacati e azienda, a ristabilire corrette relazioni industriali - pregiudicate sia dai licenziamenti sia dai «problemi di funzionamento» a cominciare dalla sicurezza - con lo strumento di conciliazione rappresentante dal collegio arbitrale.

Ma nonostante un incontro che si è svolto ieri fra i due schieramenti sindacali (Comu da una parte; Filt, Fit, Uilt, Fisas e Sma dall'altra) alla ricerca di una ricomposizione, le date degli scioperi sono confermate. In realtà tutti attendono il risultato del referen-

rendum sul contratto e l'attivazione del collegio arbitrale. ma l'incontro è concluso con un nulla di fatto. Il Comu - dice Giulio Moretti - «sciopererà comunque l'11. Gli altri sindacati possono unirsi a noi oppure pensarci un'altra data dopo il 20».

Gino Giugni ha pure annunciato che, come prevede la legge, riferirà della questione ai presidenti delle Camere Mancino e Violante smentendo di aver chiesto il loro intervento.

Infine le Fs. In un comunicato affermano che per responsabilità accertate di dipendenti inadempienti ci sono solo due provvedimenti, la sospensione dal servizio fino a un massimo di 10 giorni o il licenziamento: «per la legge non sono possibili misure disciplinari alternative». Ad avviso delle Fs gli stessi provvedimenti sono conseguenza delle «prime due inchieste interne effettuate negli ultimi 18 mesi che hanno accertato senza possibilità di dubbio responsabilità esclusive e circoscritte nell'ambito degli incidenti ferroviari». Ricordano i due incidenti in cui sarebbe stata accertata «per il primo incidente l'indiscussa ed esclusiva responsabilità dei due macchinisti alla guida che hanno ignorato un segnale di via impedita», e per il secondo «un tecnico verificatore che aveva omesso un controllo ai freni del convoglio decisivo per la sicurezza di marcia».

Raul Wittenberg



La linea ferroviaria Roma - Reggio Calabria

IL RETROSCENA

Dietro le quinte riparte lo scontro Cimoli-Demattè

ROMA. «Nessuno cede neppure un millimetro del proprio potere senza combattere». In questa battuta di un alto dirigente delle ferrovie c'è probabilmente la risposta agli interrogativi che in questi giorni i sindacalisti, a cominciare da Sergio Cofferati, e i dirigenti delle Fs si sono posti. Perché proprio ora questa escalation di licenziamenti? Perché, ammesso che i per i primi due fosse l'ultimo giorno utile, insistere col terzo, col quarto, col quinto licenziamento, di fronte alla proclamazione, pressoché inevitabile, di due giorni di sciopero? Perché proprio a ridosso del referendum sul nuovo contratto di lavoro dei ferrovieri, da tutti definito «innovativo e di svolta»? E, soprattutto, perché a poche ore dall'insediamento del nuovo consiglio d'amministrazione e del nuovo Presidente?

Perché nessuno cede potere e comando senza dare battaglia, senza provare ad imporre rapporti di forza chiari. Dentro il nuovo vertice delle Ferrovie e con la controparte sindacale. Per parlar chiaro, ciò che molti nel nido di vipere di Villa Patrizi, sede della Fs, e nel sindacato pensano è che con quei licenziamenti si sia rotta la tregua appena siglata tra Claudio Demattè e Giancarlo Cimoli. Una tregua durata poche ore. Che l'amministratore delegato e il suo direttore generale per le risorse umane, Francesco Forlenza, abbiano voluto dimostrare che il potere resta nelle loro mani e che non accetteranno un ruolo troppo intrusivo del nuovo presidente e dei nuovi consiglieri. E che, con l'occasione, si sia tentato di sferrare un colpo al potere del sindacato confederale, anche a costo di far risalire alla ribalta e ridare smalto al Comu, allo Sma e all'Ucs (i ribelli, i corporativi) messi alle corde da due scioperi malriusciti.

A Demattè, che ha esordito come presidente, chiedendo a tutti, lavoratori e dirigenti di ritrovare l'orgoglio perduto, di collaborare e aiutarlo a rimettere in sesto l'azienda, i ferrovieri della stazione Termini hanno risposto con le stesse parole: «Ridacci l'orgoglio». Eppure, poche ore dopo, questo clima di collaborazione, di assunzione di responsabilità, viene bruscamente gelato da una raffica di licenziamenti. Magari, presi uno ad uno, legittimi, ma perché tanta fretta di investire il nuovo consiglio di una tale bufera? Così, invece di occuparsi del futuro, degli investimenti, della valorizzazione delle professionalità, delle nuove tariffe, i consiglieri si trovano, nella loro prima vera riunione, a dover gestire il più serio braccio di ferro degli ultimi anni col sindacato confederale. E non possono che avallare la scelta di Cimoli. Se ce la farà, sarà lui l'uomo forte delle ferrovie. Se non ce la farà potrà sempre dire che ha tentato di fare delle Fs un'azienda ma non ha potuto.

In questo gelo i ferrovieri stanno votando per dire sì o no al nuovo contratto. C'è qualcuno che gioca a sfasciare tutto? Se, come ha detto Cimoli, del sindacato l'azienda «ha bisogno come il pane», perché non accettare la proposta di Cofferati e sospendere gli effetti dei licenziamenti? Chi ha sbagliato è giusto che paghi. Ma i propri errori, non gli scontri di potere altrui. Adesso la mano passa a Demattè e al consiglio. Si faranno imporre l'agenda dei lavori o la decideranno da soli?

Morena Pivetti

È battaglia sul contratto. «Non faremo i capri espiatori»

La rivolta dei dirigenti «Qui ormai è una dittatura»

LA POLEMICA

«Trentin ci critica? Non c'era scelta»



Bruno Trentin non ha torto quando dichiara in un'intervista che «con lo sciopero generale del 13 marzo i sindacati mandano un messaggio devastante, profondamente sbagliato», come sbagliata è stata la scelta dell'azienda di licenziare: meglio sarebbe stato «proclamare un'azione simbolica di protesta. All'opinione pubblica arriva un segnale di difesa corporativa». Ma non ha neppure ragione. Queste, in sintesi, le reazioni di due dirigenti sindacali come Walter Cerfeda, segretario confederale della Cgil, e Giuseppe Surrenti, segretario generale della Cisl trasporti.

«Certo è sbagliato arrivare alla logica del muro contro muro, le provocazioni andrebbero gestite intelligentemente - risponde Cerfeda - ma la categoria si è trovata di fronte a un fatto straordinario, al tentativo di delegittimare il ruolo del sindacato in ferrovia: altrimenti, perché non sospendere i licenziamenti, come ha proposto Cofferati? Se non avessimo raccolto la sfida ci saremmo dimostrati impotenti: è stato un atto dovuto. Tanto più che la provocazione si è sovrapposta alla consultazione referendaria sul nuovo contratto: è arrivata cioè in un momento in cui c'era bisogno di serenità e non di sfide inconsulte. Si ha l'impressione che qualcuno voglia far saltare il referendum».

Sulla stessa linea anche le dichiarazioni di Surrenti: «Le preoccupazioni di Trentin sono quelle di un uomo saggio e autorevole e sono state anche le nostre ma non potevamo accettare i licenziamenti. Soprattutto non potevamo accettare il diktat di un'azienda "irresponsabile", nella quale cioè nessuno paga per gli errori che commette. Perché proprio i lavoratori? O si definiscono regole chiare e condivise, che valgono per tutti, dall'amministratore delegato a scendere, o non ci stiamo. Forse potevamo studiare qualcosa di alternativo, fare meno di otto ore ma anche Trentin riconosce che dovevamo reagire».

ROMA. Per ora siamo all'«arrivederci a mai». La Federazione dei dirigenti dei trasporti (Fendit) ha giudicato irricevibile la proposta di rinnovo del contratto (scaduto a fine '96 per la parte normativa e nel '94 per quella economica), avanzata dal vertice delle Ferrovie e si è detta indisponibile a trattare. Con cosa ha imbandito il tavolo contrattuale l'azienda? Con pietanze tutto sommato indigeste, almeno secondo i dirigenti: blocco della parte fissa della retribuzione per il 1998 e incrementi retributivi di merito solo per singoli dirigenti, introduzione della normativa valida per i dirigenti di aziende industriali. Le Fs chiedono di «ricepire integralmente le norme su trasferite, trasferimenti, mutamenti di posizione, risoluzione del rapporto di lavoro, preavviso e indennità di anzianità».

Per quel che riguarda la parte economica l'azienda sostiene che le retribuzioni nel biennio '96-'97 hanno registrato un incremento superiore all'inflazione e che quindi per la sanatoria del periodo di carenza basti una somma a titolo di una tantum: quindi per

l'anno in corso gli stipendi (già superiori a quelli dei dirigenti industriali) non aumenteranno, se non per meriti individuali. Sulla base di queste proposte l'azienda convocherà una riunione nei prossimi giorni per iniziare la trattativa.

Ma la Fendit ha già fatto sapere che a queste condizioni non è disposta ad iniziare alcunché. Ed è passata all'attacco denunciando, in una conferenza stampa, il regime monarchico che vige a Villa Patrizi. «Le Ferrovie sono un'organizzazione dittatoriale, un'azienda militar gerarchica su modello ottocentesco - questo lo sferzante giudizio di Sante Bianchini, numero due della Fendit - dove è difficile comunicare con il capo supremo e discutere con lui i problemi dell'impresa». Bianchini ha replicato alle accuse apparse di questi giorni stigmatizzando «l'anomalia delle Fs, società nella quale la proprietà tutta statale si esercita con incontri dai quali non trapela nulla e dai quali è

complicato recuperare gli indirizzi gestionali».

Idirigenti non ci stanno a passare per i colpevoli dello sfascio: «Il governo non c'entra, il ministro neanche, né l'amministratore delegato, né il consiglio - non accettiamo questo gioco a scaricabarile su di noi. In ferrovia ci sono 947 dirigenti, ma 300 sono stati assunti negli ultimi sei anni, da Necci e Cimoli. Molti sono stati assunti senza collegamento con le professionalità che mancavano». Gli stipendi medi sono di 150 milioni lordi (largamente al di sotto di quelli di settore) ma oltre 400 manager guadagnano meno di 130 milioni e circa 250 si aggirano sui 100 milioni. Quanto alla possibilità di licenziare i dirigenti, secondo Bianchini, questa esiste già «per giusta causa e per giustificato motivo». «Non è vero - ha continuato - che vogliamo le garanzie

del pubblico e gli stipendi del privato. Non esiste nessuna azienda che licenzi ad libitum».

Nel 1997 sono usciti dalle ferrovie 59 dirigenti, 38 dei quali per risoluzione consensuale anticipata del rapporto (anche con esodi incentivati), mentre ne sono stati assunti 78. Secondo la Fendit di questi (presi dall'esterno con retribuzioni molto più elevate di quelli che sono usciti) 16 sono stati assunti in Fs, 27 a Tav, 21 a Italferr e 14 a Metropolis. Queste cifre sono state in seguito smentite dalle Ferrovie dello Stato: le assunzioni nel 1997 sono state 24, di cui 16 nella capogruppo, 1 alla Tav, 7 all'Italferr e nessuno a Matropolis; nello stesso periodo sono stati nominati 19 dirigenti dall'interno mentre 61 hanno risolto il rapporto di lavoro (58 in Fs, 1 alla Tav e 2 a Metropolis).

IN PRIMO PIANO

Il sottosegretario Soriero fa l'elenco delle risorse

«Sud, 8mila miliardi per i trasporti»

«Non c'è bisogno di nuovi finanziamenti basta rendere disponibili quelli che sono stati decisi».

ROMA. Per le infrastrutture nei trasporti nel mezzogiorno sono in ballo quasi 7.500 miliardi finanziati da una serie di leggi più o meno speciali, che diventano 8.500 con gli impegni assunti dalla Fs-Spa con le stesse leggi. Più di ottomila miliardi da spendere nel triennio, molte opere sono già in corso e le altre pronte per essere appaltate, ci sarebbe posto per più di ventimila persone. Ma la disponibilità di tutti i finanziamenti non è certa. Per questo dal ministero dei Trasporti viene un appello al Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) ad assicurare questa completa disponibilità di cassa. Se tutto andasse a buon fine, fra quattro-sei anni in Campania avremmo una rete di infrastrutture (dalla circumvesuviana completata alla linea rapida tranviaria di Napoli, ai due interporti di Marcellinara e Pontecagnano) da far invidia alla Baviera. «Anche il Sud ha pagato la tassa per l'Europa - dice il sottosegretario ai Trasporti Giuseppe Soriero - anche il Sud ha fatto i sacrifici per il risanamento,

è il momento di potenziarlo con le infrastrutture e renderlo europeo».

Se il governo vuole entrare nella Fase due, il dicastero dei Trasporti è pronto con la sua lista della spesa per opere concretissime e mirate. «Con il decreto sblocca-cantieri si sono potute accelerare le procedure - dice ancora Soriero - i progetti sono stati definiti e approvati, adesso mancano tutti i soldi necessari per realizzarli». In sostanza lavori per almeno 7.500 miliardi sono in corso o potrebbero essere subito appaltati, manca solo la certezza delle erogazioni di cassa.

Come ad esempio per gli investimenti della Fs-Spa. Da oggi al 2001 dovrebbe spendere 969 miliardi per migliorare e riqualificare le stazioni del Sud, per raddoppiare la linea tra Reggio Calabria e Melito, per l'elettrificazione della Taranto-Brindisi, l'eliminazione di passaggi a livello nelle regioni meridionali, ecc. Ma per quest'anno la disponibilità di cassa è stata dimezzata, il Tesoro darà 109 miliardi invece di 270. Questo mette a rischio i 447 miliardi di bilancio per

l'anno prossimo, i 206 per il Duemila ecosi via.

Il Bilancio ha messo a punto le assegnazioni del Cipe in applicazione di cinque leggi speciali per le aree depresse (la 488/92, la 85/95, la 341/95, la 641/96 e la legge 135/97). Su un totale di quasi 30.000 miliardi nel triennio distribuiti ai vari dicasteri, ai Trasporti ne toccano 2.606 per metropolitane, altre infrastrutture e progettazione. I Trasporti hanno invece un quadro di interventi per 7.496 miliardi, di cui 4-5.000 a carico dello Stato perché il resto compete agli enti locali o viene dall'Unione europea. I cantieri aperti stanno assorbendo tremila miliardi, quelli in programma con le leggi citate dal documento del Cipe ne dovrebbero spendere 1.261 di cui 754 a carico dello Stato. Le opere in programma con le altre leggi costano 2.800 miliardi (2.100 a carico dello Stato) per 8.600 posti di lavoro.

Tra i lavori in corso ve ne sono alcuni quasi al termine, al 90% della loro realizzazione come l'ammodernamento delle ferrovie sarde con una

spesa di 190 miliardi di cui una settantina a carico dello Stato. Ma in Sicilia, mentre è al 60% l'ammodernamento della ferrovia intorno all'Etna e potrebbe essere completata l'anno prossimo, sono in forse il suo collegamento metropolitano e soprattutto il passante ferroviario di Palermo collegato al sistema tranviario che impegna 665 miliardi con un impatto occupazionale di oltre duemila persone, indotto compreso.

In Puglia si stanno ammodernando le linee ferroviarie extra-Fs tra Bari e Barletta, la Sud-Est, la Garganica e le Appulo-Lucane. Ma ci sono altri nove progetti pronti per essere appaltati: c'è la legge che li finanzia, ci sono gli stanziamenti, è incerta la disponibilità di cassa. Così in Campania. Sono in corso cantieri in gran numero per le ferrovie concesse Benevento-Napoli, Alifana, Cumana, Circumflegrea e Circumvesuviana, ma altrettanti e più potrebbero aprirsi a tamburo battente.

R. W.